

HISTORIA DE LA AMERICA'S CUP

Eugenio Pérez Mifoud
Comisionado Especial para la
Copa América 2007

Juan Jaime Cano Hurtado
Dr. Ing. Ind.
Director de la ETSII de
Valencia

Conocida originalmente como la *Copa de las cien guineas*, la *America's Cup* es la competición deportiva más antigua del mundo y, a su vez, el segundo evento deportivo en impacto mediático.

A finales del siglo XIX, con la expansión del ferrocarril, y la llegada de la máquina de vapor, EE.UU. vive su primera revolución industrial. Grandes ciudades como Nueva York empiezan a imponerse en el mundo de las finanzas. En este contexto económico emergerán grandes empresarios, uno de ellos, **John Cox Stevens**, será el creador de la *America's Cup*.

Este brillante hombre de negocios, que dedica su actividad a desarrollar el Transporte tanto marítimo como ferroviario, se ve pronto atraído por el mundo de la vela y de la competición. En 1844, junto a ocho amigos funda el *New York Yacht Club*, tercer club americano de este tipo en esa época y quinto en el mundo.

En 1850, **John Cox** es invitado a la *Exposición Universal* de Londres como representante del sector de la construcción naval en EE.UU.. Durante esta visita, el empresario detecta una oportunidad de negocio con los ingleses: las apuestas en las regatas organizadas por el *Royal Yacht Squadron* y un reto deportivo: ser el primer barco extranjero en ganar la *Copa de las cien guineas*. Por ello, a su vuelta a Nueva York, encarga a **George Steers** el diseño y construcción del velero más veloz. Así nace la goleta *America* de 170 toneladas y cuyo coste fue de 20.000 \$.

El 10 de julio de 1851, la goleta *America* cruza el Atlántico a una velocidad media de 6,6 nudos. Este dato,



y el comportamiento del barco durante la travesía llenan de entusiasmo y optimismo tanto al armador como al diseñador. Nada más llegar la goleta al puerto de Cowes, la velocidad de la *America* es un rumor que se extiende entre todos los participantes de la regata, los armadores ingleses temen hasta tal punto el enfrentamiento con la *America* que intentan impedir su inscripción en la famosa regata anual de la *Copa de las cien guineas*. Finalmente y ante la presión de la prensa que apelaba al "orgullo nacional" tildando hasta de cobardes a los armadores ingleses, la goleta *America* es invitada a participar, el 22 de agosto, a la regata cuyo recorrido consistía en dar una vuelta completa a la Isla de White.

Tras una mala salida del *America*, la flota inglesa compuesta de 14 barcos se sitúa por delante de ésta y, hora y media más tarde, la goleta ya se encuentra en los puestos de cabeza y cuando se está llegando a mitad del recorrido el *America* se sitúa en el primer puesto a 2,5 millas del segundo. A las 20h30, el barco americano cruza la línea de llegada, dejando una



diferencia de cinco horas a su más cercano perseguidor, el *Aurora*.

Cuenta la leyenda, que la **Reina Victoria**, que asistía atónita a la victoria del *America* desde su yate, preguntó quién era el segundo, a lo que le contestaron "*Majestad, no hay segundo...*".

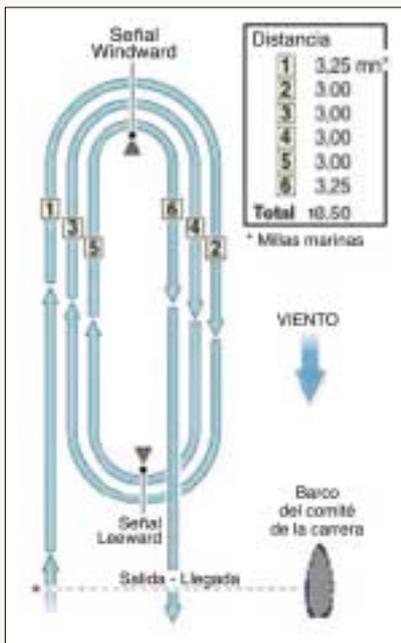
Desde entonces, el trofeo rebautizado como *America's Cup* en 1870 en honor a la goleta victoriosa, quedó en manos de los americanos hasta que, en 1983, el desafío australiano, *Australia II* se apodera del prestigioso Trofeo. Ese mismo año y debido al incremento notorio del número de desafíos, se creó la *Louis Vuitton Cup* cuyo ganador se enfrentaría, a partir de entonces, al defensor del Trofeo.

En 1987, esta vez en tierras australes, el *Stars&Stripes*, patroneado por el mítico **Dennis Conner**, recuperaba la copa para el Club de Yates de San Diego conservándola hasta 1995, año en el que el sorprendente barco de Nueva Zelanda *Black Magic* arrebató de manera humillante el Trofeo (5-0), nuevamente a los americanos.

Dos fueron las ediciones que se celebraron en Nueva Zelanda, la de 2000 en la que, por primera vez, un barco americano no llega a la fase final ya que ganó el barco italiano *Luna Rossa* la *Louis Vuitton Cup*. En la edición del 2003 y tras 152 años, un barco europeo, el *Alinghi* suizo, ganaba la *America's Cup* frente al barco *Team New Zealand*.

Debido al estricto reglamento del "Deed of gift" (Reglamento de la *America's Cup*), que obliga a que el campo de regatas se sitúe en "agua salada", el sindicato suizo, tras barajar varias opciones entre las que estaban Barcelona, Lisboa, Marsella, Nápoles y Palma de Mallorca, designó el 26 de noviembre de 2003 a Valencia como ciudad anfitriona de la XXXII *America's Cup*.

Valencia reunía, a juicio de los organizadores, las mejores condiciones en todos los aspectos para acoger el evento: vientos constantes y moderados en cuanto a intensidad y un tipo de olas óptimo para la navegación de estas embarcaciones. También existía el compromiso de dotar a la ciudad de las infraestructuras necesarias para asegurar el éxito, tanto deportivo como mediático, de la competición.



MATCH RACE, LA ESENCIA DE LA AMERICA'S CUP

En una regata de *America's Cup*, el barco ganador no es necesariamente el más rápido en velocidad real sino el que realiza la mejor salida y durante la regata consigue contrarrestar las maniobras de su adversario.

La *Match Race* difiere de las regatas de flota en el número de barcos participantes, al ser ésta una regata de barco contra barco alrededor de dos bastones. El reglamento en este tipo de regata se usa más bien para

Calendario previsto para la competición

Fechas:	Hito	Lugar
Febrero 2004	Reunión de los Sindicatos	Valencia
Marzo 2004	Confirmación de las regatas	
5-11 Septiembre 2004	Primera Pre-regata	Marsella
5-12 Octubre 2004	Pre-regata	Valencia
14-17 Octubre 2004	Pre-regata	Valencia
Octubre 2004	Definición del programa para 2005	
Mayo-Junio 2005	Regata de preparación	Valencia
2005	Dos regatas más de preparación	Posible Norte Europa y EEUU
2006	Pre-regata	A definir
2006	Dos regatas de familiarización	Valencia
3 Abril 2007	Comienzo de la fase final	Valencia
4-7 Abril 2007	Regatas de Flota	Valencia
16 Abril 2007	Comienzo de la <i>Copa Louis Vuitton</i>	Valencia
2 Junio 2007	Final de la <i>Copa Louis Vuitton</i>	Valencia
23 Junio 2007	Comienzo de la 32 <i>America's Cup</i>	Valencia

crear una ventaja táctica, provocando al adversario a cometer fallos tácticos y de esta manera desestabilizarlo.

El mejor de nueve *match-races* es quien gana el Trofeo y, por lo tanto, quien lo poseerá hasta la siguiente edición.

El recorrido normal de *Match-Race* es de 18.5 millas náuticas (o el equivalente de 34 kilómetros) y consiste en dar tres vueltas alrededor de dos bastones al viento. Para la edición del 2007, se baraja la posibilidad de reducir la distancia entre bastones con el fin de recortar la duración de las regatas y aumentar así su espectacularidad por medio del incremento de número de maniobras.

Los barcos salen de la línea imaginaria situada entre las dos marcas puestas perpendicularmente a la dirección del viento (ceñida) hasta el primer bastón tomando éste por el lado derecho del barco (estribor).

Una vez tomado el primer bastón, los barcos se dirigen hacia el segundo situado a escasos 100 metros de la línea de salida/llegada con el viento a sus espaldas (empopada). En este



trayecto es donde normalmente los barcos izan sus *spis*.

Los barcos repiten este trayecto tres veces hasta volver a la misma línea de partida, que marcará esta vez la llegada.

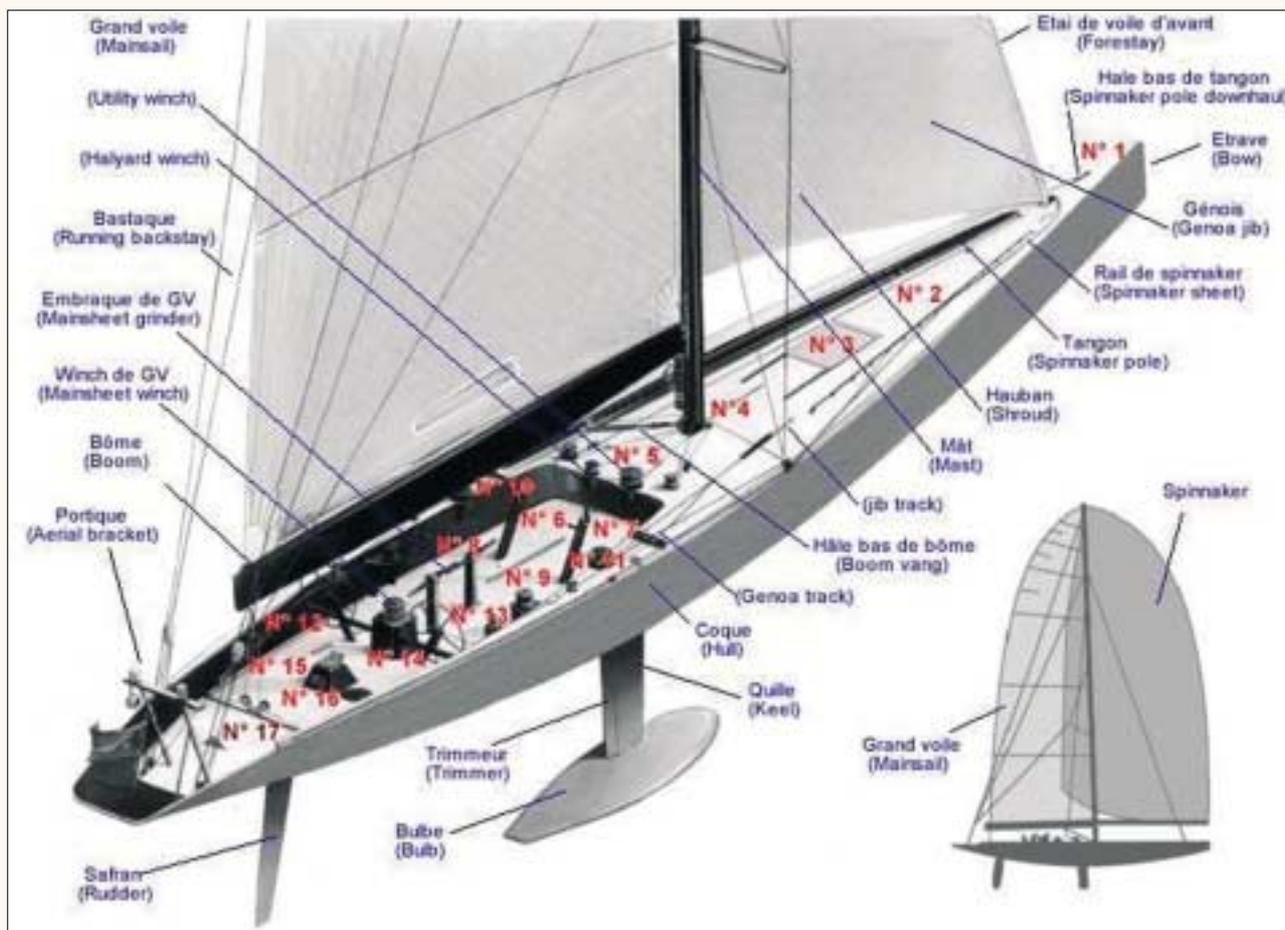
EL AMERICA'S CUP CLASS (EL BARCO)

El tipo de barco utilizado en la regata es el denominado *America's Cup Class* en el que navegan 16 tripulantes y que se creó por primera vez en 1992 para la edición celebrada en San Diego.

Con la creación de esta clase se pretende unificar los criterios de construcción de las embarcaciones con el fin de crear monotipos, igualando las características técnicas de cada uno de los barcos participantes. De esta manera se conseguiría que las diferencias de velocidad, maniobrabilidad, comportamiento a rumbos fuesen cada vez menores, favoreciendo el número de maniobras barco contra barco, aumentando así la espectacularidad de las regatas.

El documento que recoge las reglas de la regata está orientado fundamentalmente a establecer las condiciones de diseño del barco y se desarrolla en 45 artículos y ocho apéndices (pueden consultarse en detalle en <http://www.2007challenge.com/acrules.pdf>)

Las reglas de la ACC (*America's Cup Class*) obedecen a una fórmula que obliga a los diseñadores a encon-



Elementos principales y distribución de tripulantes de un barco de clase América

trar un equilibrio entre esloras, superficie vélica y desplazamiento. Se trata, pues, de una expresión con la que los diseñadores pueden combinar de manera infinita con los parámetros pero a la que se deben ceñir de manera estricta.

$$\frac{L + 1.25\sqrt{S} - 9.8\sqrt[3]{DSP}}{0.686} \leq 24m$$

donde:

L: Parámetro relacionado, mediante una expresión algo complicada, con la eslora en metros.

S: Parámetro relacionado, igualmente a través de una fórmula, con la superficie vélica en metros cuadrados.
DSP: desplazamiento en metros cúbicos.

El problema se centra en encontrar la mejor combinación de los tres

Equipos inscritos	Barco/Club Náutico	Staff	Presupuestos 2003*	Observaciones
	Alinghi SN de Genève	Ernesto Bertarelli Peter Holmberg	80 millones de euros	Defender
	Oracle BMW Golden Gate YC	Larry Ellison, Chris Dickson	95 millones de euros	Challenger of record
	CV Gargnano	Lorenzo Rizzardi, Cesare Pasotti		Inscrito el 25 de marzo 2004
	Shosholoz Royal Cape YC	Salvatore Sarno Geoff Meek		Inscrito el 19 de mayo 2004
	Emirates Team NZ RNZYS	Grant Dalton Dean Barker	80 millones de euros	Inscrito el 30 de junio 2004
	K Challenge CV de Paris	Ortwin Kandler, John Cutler, Dawn Riley		Inscrito en julio 2004
	Luna rossa Punta Ala YC	Patrizio Bertelli Francesco de Angelis	85 millones de euros	Inscrito en agosto 2004

* En estos momentos no se pueden facilitar otros presupuestos que los empleados en la edición anterior por los Sindicatos participantes.

parámetros consiguiendo que el barco sea más rápido y maniobrable.

Otra de las restricciones importante a esta fórmula (y, por lo tanto, determinante en el diseño del barco) son las condiciones meteorológicas de la zona de regatas. Por ello, desde el mes de marzo se encuentran en Valencia los meteorólogos de cada uno de los equipos inscritos para estudiar y recopilar datos sobre direcciones de vientos, fuerza y oleaje de la zona.

Tras seis meses de estudios y recopilación de información, los equipos ya tienen predicciones sobre los vientos que soplarán en Valencia en 2007, por ejemplo, para abril (fecha en la que dará comienzo la *Louis Vuitton Cup*) los vientos durante el 25% de los días serán de componente SE, en mayo en un 37% de componente SE, en junio los vientos serán más variables, concretamente de componente E en un 12% de los casos y de componente SE en el 16%, para las fases finales, que se celebrarán a lo largo del mes de julio (*America's Cup*), los vientos serán, en un 28% de los casos, de componente SE.

Estas predicciones, al igual que el tipo de oleaje de la zona, son las que, una vez procesadas y estudiadas (la-

bor del estadístico la de tratar datos y realizar predicciones), permitirán a los ingenieros diseñar el barco que se adapte a las condiciones meteorológicas de la zona de regatas.

Todo nos hace suponer que los barcos de esta edición serán muy diferentes a los de la edición anterior puesto que las condiciones de vientos, corrientes y oleaje de Valencia difieren de las de Auckland de manera considerable.

Tanto durante la construcción del barco como durante la competición, todas las embarcaciones se someten de manera regular a inspecciones de medición con el fin de verificar que las reglas de la clase sean aplicadas correctamente.

PARTICIPANTES EN LA EDICIÓN 2007

Por ahora, siete equipos han confirmado su participación en el evento, previo pago de los derechos de inscripción a **ACM** empresa encargada de la organización.

EL IMPACTO MEDIÁTICO

Los datos sobre el impacto mediático de la anterior edición, tanto en número de visitantes como en número de telespectadores y medios de comunicación acreditados para el evento,

dan medida de la magnitud del acontecimiento.

Teniendo en cuenta que en Nueva Zelanda la población es de 4 millones de habitantes, que geográficamente se encuentra alejada de países importantes (siendo Australia el más cercano a 2.500 km), las cifras de 802.755 visitantes y de 716 yates desplazados para el evento, que de por sí ya son más que considerables, cobran mayor peso teniendo en cuenta las características del país anfitrión.

Si relacionamos al impacto mediático el económico, cabría señalar que el gasto realizado por estos visitantes rondó entorno a los 265,8 millones de dólares.

Siguiendo con cifras, si nos centramos en el número de telespectadores (en audiencia acumulada global), 298 millones de personas de 211 países siguieron las 2.797 horas de televisión dedicadas a *America's Cup*, lo que sitúa la regata en el segundo acontecimiento con más audiencia tras los *Juegos Olímpicos*; en esta misma edición se acreditaron 1.297 medios de comunicación.

Dado que se trata de la primera vez en 152 años que la *America's Cup* vuelve a Europa, que la ciudad anfitriona, Valencia, se encuentra a menos de tres horas en avión de cualquier capital europea y que el número de telespectadores potenciales es mucho más amplio debido las franjas horarias de emisión en directo que el de Auckland, podemos aventurar, que las previsiones para Valencia superarán ampliamente las cifras citadas.

EL ESCENARIO: LA DÁRSENA INTERIOR DEL PUERTO DE VALENCIA

Cuando, en julio de 2003, el propietario del barco *Alinghi*, ganador de la *Copa America* visitó la ciudad y el puerto de Valencia para conocer las propuestas como ciudad sede, se sorprendió del enorme potencial de transformación que ofrecía la dársena interior debido a su poca utilización para el tráfico comercial después de las sucesivas ampliaciones del puerto.



No obstante, planteó de inmediato el inconveniente de que los participantes, embarcaciones auxiliares y acompañantes, atravesaran las dársenas comerciales del Puerto de Valencia en su camino hacia el teórico campo de regatas, pues difícilmente es compatible la navegación comercial en zona de maniobras, con la navegación deportiva en el marco de un evento de la trascendencia de la *America's Cup*.

Ante este importante escollo, la Autoridad Portuaria ofreció la posibilidad de abrir un nuevo canal que comunicase la dársena interior con el mar abierto.

El ofrecimiento del canal exigía la construcción de una nueva bocana que proporcionase abrigo suficiente,



fuese operativa y reuniese las mejores condiciones de navegabilidad, maniobra y seguridad.

La organización de la XXXII *America's Cup* ha propiciado que se acelere el proceso de apertura al mar de la dársena interior, utilizando provi-



John Cox Stevens
(Cortesía del New York Yacht Club)

sionalmente la dársena hasta 2007 como sede deportiva, pero habilitando y previendo la urbanización para su posterior uso dotacional y terciario.

Así pues, el conjunto de grandes actuaciones en el entorno de la Dársena interior queda definido por:

- Nueva bocana de acceso a la dársena .
- Canal de comunicación de la dársena con el mar abierto.

El importe de la inversión global prevista, sólo por la Administración Central, supone, al menos, 1.000 millones de euros. El pasado 5 de noviembre, el Gobierno aprobó un Decreto que busca agilizar la organización de la *America's Cup* y que implica a nueve ministerios. El decreto prevé medidas de diverso cometido que van desde un régimen fiscal favorable a los equipos participantes (unos 22 millones de euros) a bonificaciones en Seguridad Social (unos 20 millones de euros), disposiciones sobre navegación marítima, registro de embarcaciones y tripulaciones, limitación del espacio aéreo afectado y sobre el dominio público radioeléctrico.

El acuerdo alcanzado recientemente por las tres Administraciones (Central, Autonómica y Municipal), garantiza el control del proyecto dentro del **Consorcio Valencia 2007** y ha permitido la adjudicación del nuevo canal que se abrirá en el puerto y la bocana que cerrará la infraestructura (se suprimió el proyecto del túnel de acceso norte al puerto de Valencia para acortar plazos y rebajar la licitación inicial de casi 144 millones de euros). La construcción del canal, (casi 20 millones de euros) se ha adjudicado a la UTE formada por **FCC Construcción, SA** y **Pavasal Empresa Constructora, SA**. Para la nueva bocana el importe se sitúa en cerca de 46 millones de euros y se ejecutará por **Construcciones y Estudios, SA** y **Ferrovial Agromán, SA**.



CONCLUSIÓN

Podemos decir que Valencia ya forma parte del mito de la *America's Cup* y que ésta supone un acontecimiento internacional que trasciende lo meramente deportivo y que tendrá un destacable impacto en nuestra economía y, por tanto, en el conjunto de la Sociedad. Se espera un impacto económico superior a los 3.000 millones de € y la creación de 27.000 empleos.

Se trata de una gran oportunidad que se presenta para afrontar ambiciosos retos necesarios para situar la **Comunidad Valenciana** como referente económico, turístico y cultural, esperando que los impactos directos sobre la economía y el empleo no queden limitados al periodo de preparación y desarrollo de la regata, sino que permanezcan y sigan siendo socialmente útiles a partir de 2007.



Por todo ello, la **Comunidad Valenciana** aprovechará la ventana al mundo que supone la celebración del evento náutico para dar a conocer una Sociedad en constante evolución y que aspira a un progreso basado en criterios de calidad, progreso y desarrollo sostenible. ■